



DHL 香港空運貿易領先指數（DTI）

2025 年第三季度報告

調查由 DHL Express（香港）委託香港生產力促進局獨立進行，旨在收集及測量空運用家對未來空運的展望，並以指數的形式發表。詳情請瀏覽 u.hkpc.org/dti_cn 查詢。

摘要

香港是亞洲其中一個主要航運樞紐，而香港國際機場的國際貨運吞吐量更享譽全球。香港空運行業蓬勃，每年為本港帶來超過港幣 1503 億元總收入，當中 452 億元為貨運收入，並帶來超過 31,000 個就業機會⁽¹⁾。

DHL Express（香港）委託香港生產力促進局（生產力局）進行獨立調查，將所得結果綜合成為「DHL 香港空運貿易領先指數」（DTI）。

本指數乃經過多個月的準備及初步研究，並綜合數個季度的資料整合而成，反映和探討受訪者對香港空運貿易、各項基本因素、市場反應和主要商品貿易的展望。

「DHL 香港空運貿易領先指數」（DTI）是香港首個供公眾參閱的空運貿易指數，為需要更多資源及市場資訊的本地中小企及企業提供市場情報和發展趨勢。

首個 DHL 香港空運貿易領先指數調查於 2014 年第二季度展開，並定期按季度向公眾發表。

研究方法

指數計算方法：指數 = $[100 \times (\text{受訪者中回答「增加」的樣本比例})] + [50 \times (\text{受訪者中回答「不變」的樣本比例})] + [0 \times (\text{受訪者中回答「減少」的樣本比例})]$

指數導讀

指數顯示 50 以上代表正面的前景展望，指數在 50 以下則代表負面的前景展望。

指數距離 50 愈遠，表示對前景的展望愈見正面或負面。



受訪者背景

調研對象是以香港為業務中心，並參與入口或出口空運貿易的公司；其業務範圍包括以下各類商品：手錶、鐘錶、首飾、衣飾、電子產品及部件、禮品、玩具及家品、食物及飲料、其他（包括速遞貨件及不屬上述種類的商品）。

自 2014 年第二季首次進行調查起，每季從超過 10,000 個調研對象中隨機抽選以進行電話訪問，收集超過 600 個受訪者對空運的展望。調查樣本以企業及商品為單位，未有就各企業的生意規模進行加權調整。

¹ 2023 年版政府統計處「運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字」

本季撮要

整體空運貿易指數重回**2019**年第三季的水平，即中美貿易關係緊張局勢的初段時期。此外，鑒於全球貿易政策變化不斷，近**90%**本地空運用家對其政策變化認知不足。當中，主要關注範疇是關稅及法規的最新調整，以及關稅計算。

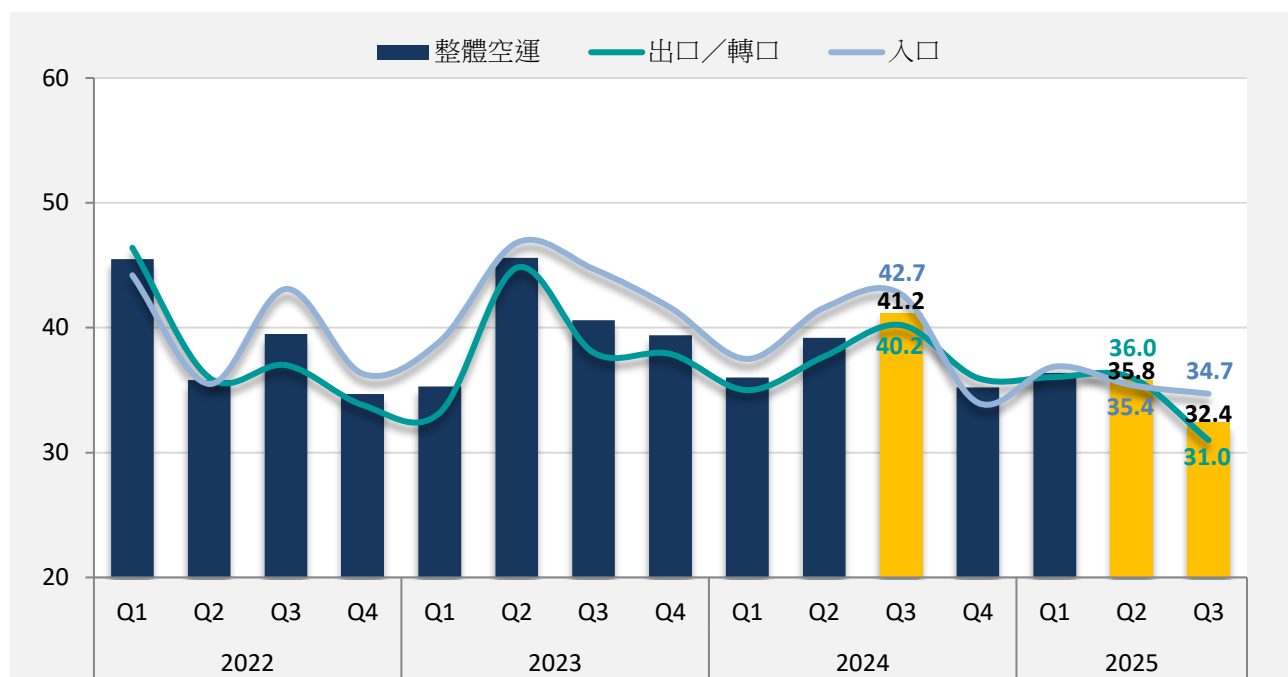
- 美洲指數錄得自**2022**年以來的最低水平，其網上零售業務方面亦最為疲弱，而亞太地區指數與過往幾季相比則維持平穩。
- 自中美雙方於**2025**年**5**月**14**日暫緩貿易關稅**90**日後，**29%**本地空運用家表示於緊急訂單有所增加。
- 接近一半（**48%**）的本地空運用家表示他們會將全數額外關稅轉嫁予顧客，而**45%**選擇與顧客共同承擔。
- 約**10%**的本地空運用家認為對近期貿易發展了解充足，同時反映餘下**90%**的受訪者難以跟上政策變化的步伐。主要關注點為關稅及法規方面的最新變化，以及關稅計算及應用。
- 在貿易環境急劇變化下，本地空運用家認為東南亞為最具貿易潛力的市場，其次為歐洲及大中華區市場。
- 過去兩年，參與減少碳排放的空運用家持續上升，反映行業態度上的顯著轉變，並強調將可持續性融入於日常運作中。

香港生產力促進局首席數碼總監黎少斌先生表示：「空運貿易指數進一步下跌**3.4**點，突顯空運貿易行業持續面臨的挑戰。在我們應對空運貿易複雜局勢時，顯然近期關稅調整與不斷變化的全球貿易政策正對行業產生重大影響。目前空運貿易指數的下滑，反映出戰略調整的重要性。值得注意的是，近**90%**的本地空運貿易商對關稅變化表示不熟悉，這突出顯示了優先關注溝通和教育以賦能空運貿易商的必要性。」

我們樂見**79%**的空運用家積極尋求減少碳排放，反映出一個更廣泛的負責任商業實踐的轉變。展望未來，東南亞成為最具增長潛力的市場，而我們將繼續致力於支持中小企業應對這些挑戰並抓住新的機遇。生產力局的『The Cradle 出海服務中心』提供一站式的平台、技術支援及專業服務，以助企業拓展全球市場。」

整體空運貿易指數

整體空運貿易指數於2025年跌勢持續，突顯現時空運貿易面臨的挑戰，尤其是在出口／轉口方面。此趨勢反映出制定全面性策略以應對相關挑戰的重要性。



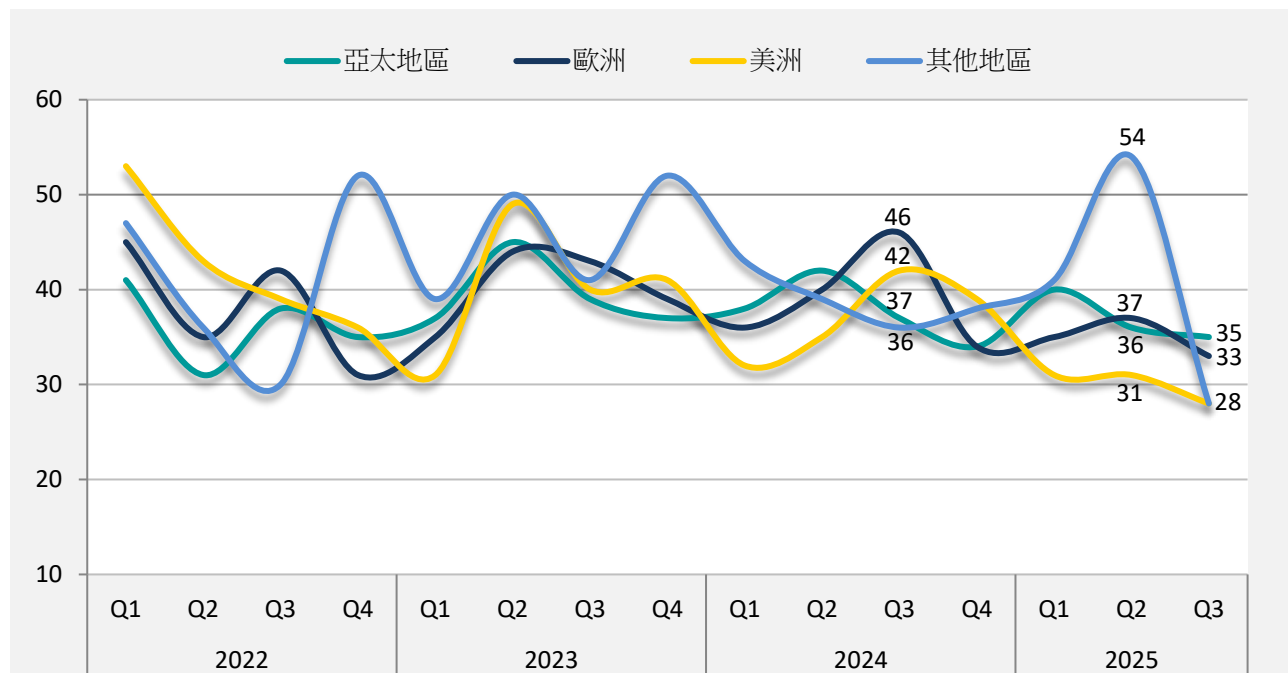
整體空運指數較上季進一步下跌 3.4 點至 32.4 點，是自 2022 年以來的最低水平。

出口／轉口指數於 2025 年第三季錄得顯著跌幅（-5.0 點），是導致整體空運指數下降的主要因素。

入口指數錄得輕微的 0.7 點跌幅。

市場

2025 年下半年初，所有市場均錄得跌幅。亞太地區指數的跌幅最為平緩，日本指數的跌幅最為顯著，主要受出口／轉口方面的跌幅所致，而中國內地及其他亞太地區則略有改善。美洲指數因入口方面的跌幅而下降 3 點，而歐洲指數則下跌至自 2023 年以來的最低水平。



亞太地區指數在 2025 年第三季錄得最輕微跌幅（-1 點），詳情如下：

- 中國內地指數略有回升，於本季上升 2 點至 33 點，主要由入口（+3 點）及出口／轉口（+2 點）的增長所帶動。
- 日本指數大幅下跌 10 點至 34 點。此跌幅主要受出口／轉口方面的持續跌幅所致，下跌 19 點，造成亞太地區的整體跌幅。
- 其他亞太地區指數上升 3 點至 36 點，與去年同期的水平相若。

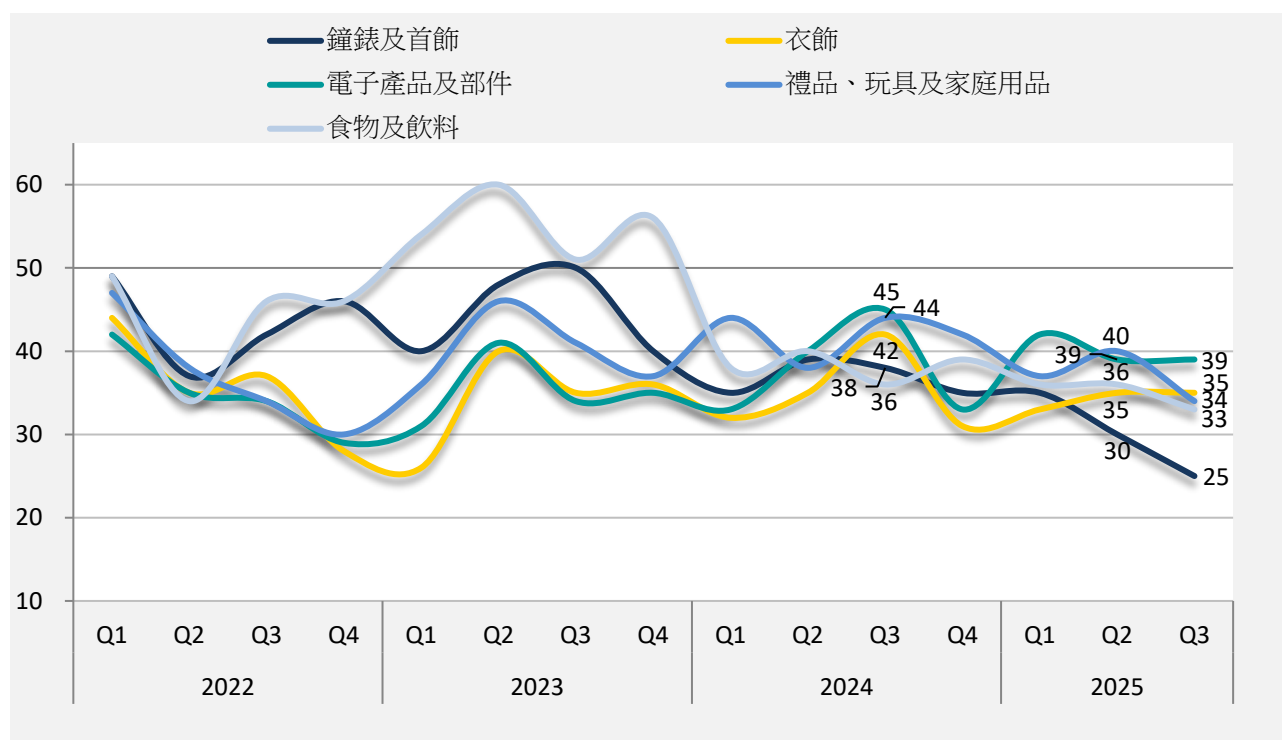
美洲指數在前兩季持平後，本季下跌 3 點至 28 點。此跌幅主要受入口方面的 5 點顯著跌幅所致。

歐洲指數下降 4 點至 33 點，是自 2023 年以來的最低水平，顯示該市場的空運貿易活動有顯著跌幅。

其他地區指數下跌 26 點至本季的 28 點。

空運商品

於**2025**年第三季，各項空運商品指數呈現不同趨勢。電子產品及部件指數與衣飾維持平穩。相反，禮品、玩具及家庭用品則錄得最顯著跌幅，達到自**2023**年以來最低水平。另外，鐘錶及首飾指數在所有空運商品中表現最為疲弱。



電子產品及部件指數維持於 39 點，入口方面的增長（+4 點）抵消了出口／轉口方面的跌幅（-1 點）。

衣飾指數維持穩定於 35 點，其表現於 2025 相對平穩，徘徊於 33 至 35 點之間。

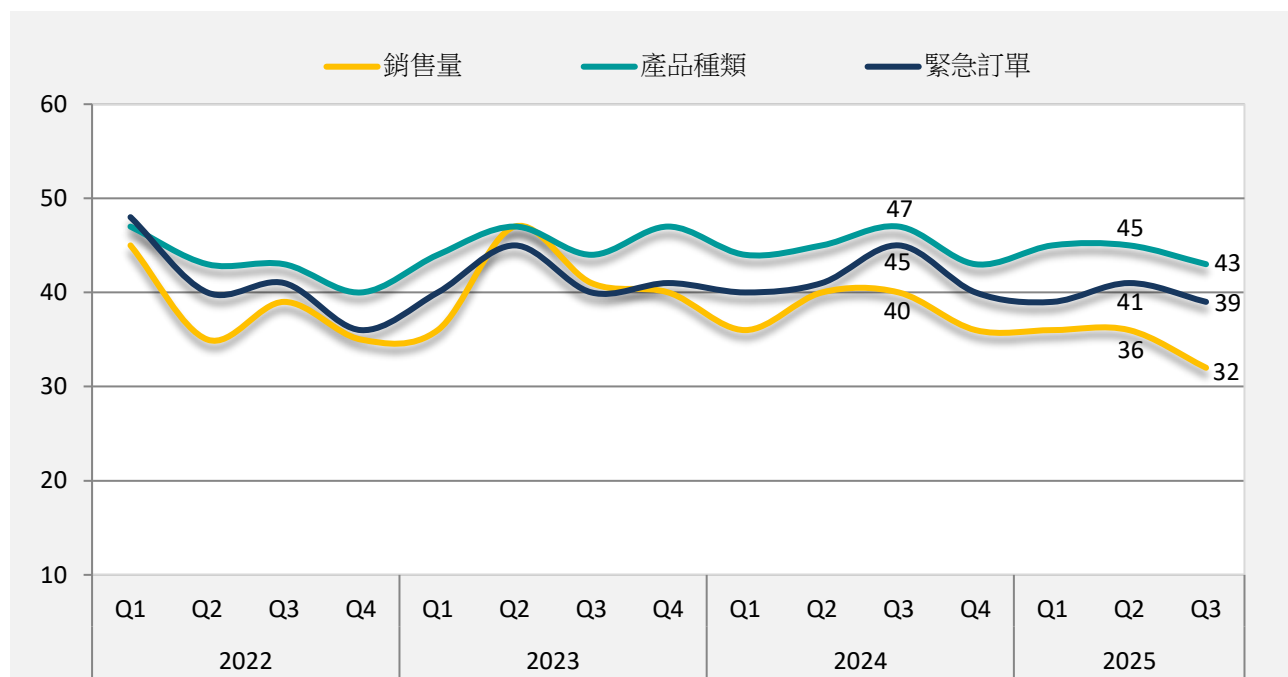
禮品、玩具及家庭用品指數於所有空運商品中錄得最顯著的跌幅（-6 點），是自 2023 年以來最低水平。

食物及飲料指數於本季下跌 3 點至 33 點，入口（-3 點）及出口／轉口（-4 點）均錄得下跌。

鐘錶及首飾指數於本季進一步下跌 5 點至 25 點，跌至近年來的最低水平，於 2025 年內呈現明顯的下降趨勢。

分項指數

2025 年第三季，產品種類指數雖略有下降，但仍然是連續九個季度中表現最佳的分項指數。緊急訂單則略有波動，但整體仍然維持平穩。相反，銷售量則錄得顯著下跌，主要受出口／轉口的表現影響，其指數跌至近年來的最低點。



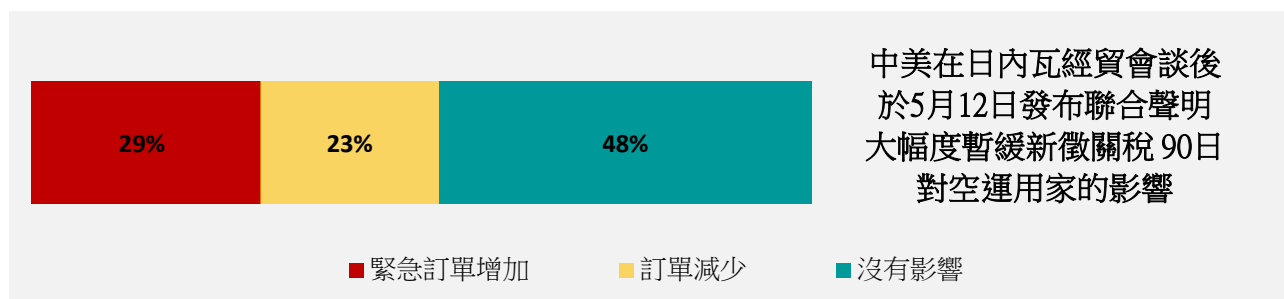
產品種類指數下跌 2 點至本季的 43 點，重回 2024 年第 4 季的水平。儘管錄得跌幅，但仍連續九個季度維持表現最佳的分項指數。

緊急訂單指數稍為下跌 2 點至 39 點，但指數仍相對維持平穩，於 2025 年期間在 39 至 41 點間維持波動。

銷售量指數錄得最大跌幅（-4 點），下跌至 32 點，達到近年來的最低水平。相關跌幅主要受出口／轉口的跌幅所致。

近期市場消息對空運貿易的影響

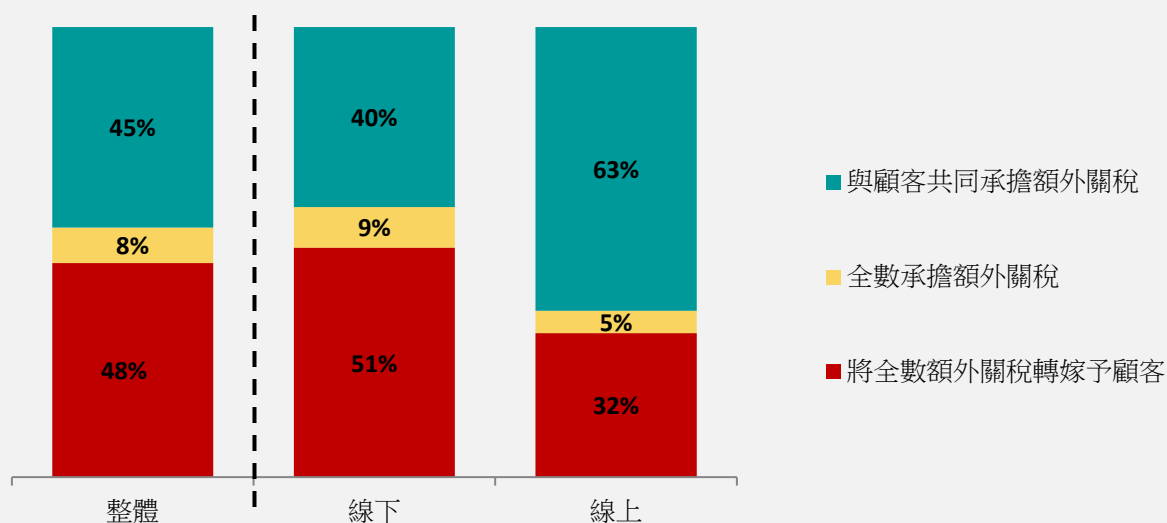
中美於5月12日發布聯合聲明後，空運用家的訂單量受到不同程度的影響，其中**29%**受訪者表示緊急訂單增加。為應對美國關稅，**48%**空運用家將關稅成本轉嫁予顧客，而**45%**則選擇與顧客共同承擔相關成本。線下空運用家較線上空運用家更傾向將成本轉嫁予顧客。對於貿易政策轉變的了解程度，**60%**空運用家表示了解一般。在當前的貿易環境下，東南亞被視為最具增長潛力的市場。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

中美於5月12日發布聯合聲明，宣布自5月14日起大幅度暫緩新徵關稅90日後，空運用家的訂單量受到不同程度的影響。**29%**的空運用家表示緊急訂單增加，顯示暫緩關稅促進了商業活動及需求。相反地，**23%**表示訂單減少，這表明部分行業可能仍在適應新的貿易環境或面臨其他挑戰。同時，**48%**的受訪者表示關稅調整對其訂單量沒有影響。

美國調高貿易關稅所採取的應對策略

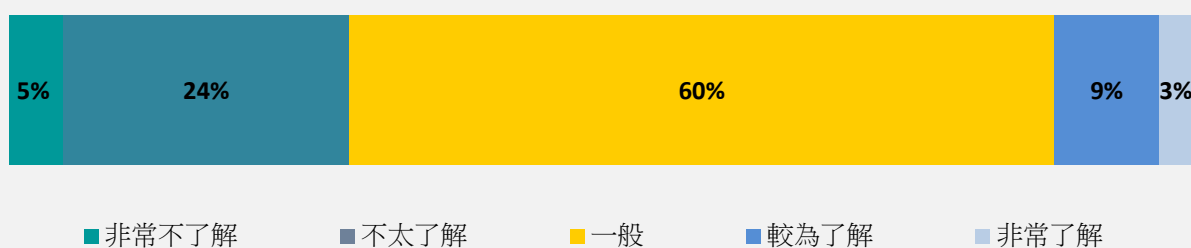


註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

為應對美國調高關稅，空運用家採取不同策略以應對額外成本。整體而言，48%的空運用家選擇將關稅負擔轉嫁予顧客，而 45%會與顧客共同承擔成本。僅 8%決定承擔全部成本。

線下空運用家更傾向將成本轉嫁予顧客（51%），而線上空運用家則佔 32%。相反，63%的線上空運用家更傾向共同承擔成本，注重保留顧客及保持具競爭力價格。這反映出線上及線下貿易環境之間的不同優先考量。

受訪者對近期貿易政策的轉變發展的了解程度

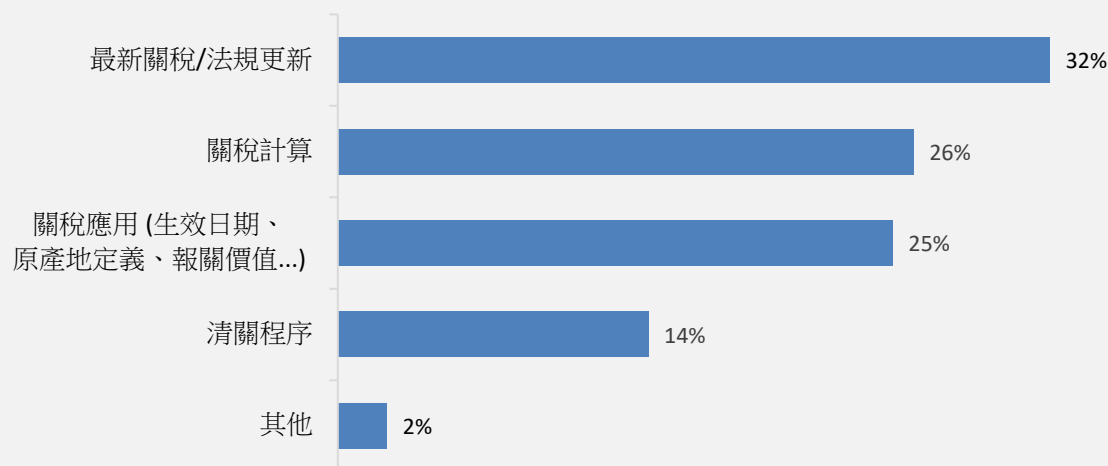


註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

就空運用家對近期貿易政策的轉變發展的了解程度而言，大部分受訪者（60%）表示了解程度一般，有顯著比例的受訪者（24%）表示不太了解，而 5%認為非常不了解。僅 9%的空運用家表示對近期貿易政策發展較為了解，而 3%的小部分受訪者表示非常了解。結果顯示，只有超過十分之一的受訪者對全球貿易政策改變有一定的了解，表明增加此方面相關資訊及教育的重要性。

有關貿易發展的最新資訊，請瀏覽 DHL 網頁：<https://www.dhl.com/global-en/microsites-2-0/core/us-tariffs.html>。

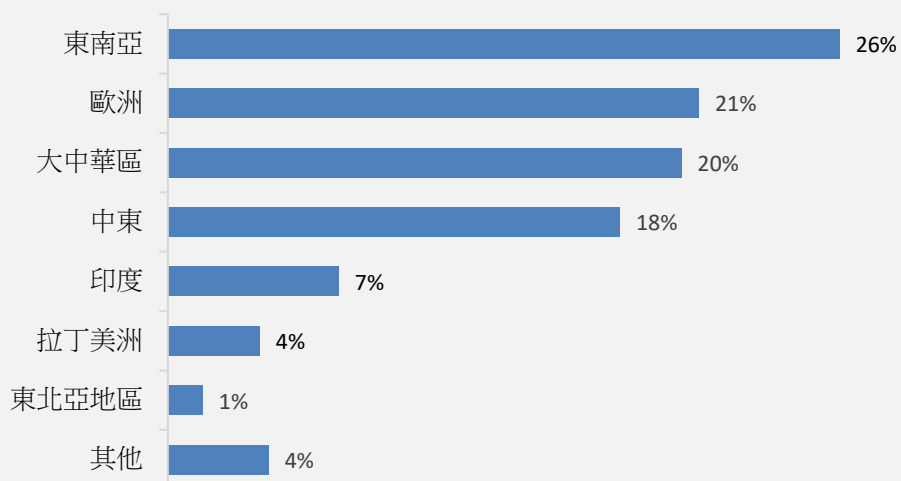
受訪者對貿易政策轉變方面的缺乏熟悉程度



註：受訪者可以選擇多項答案

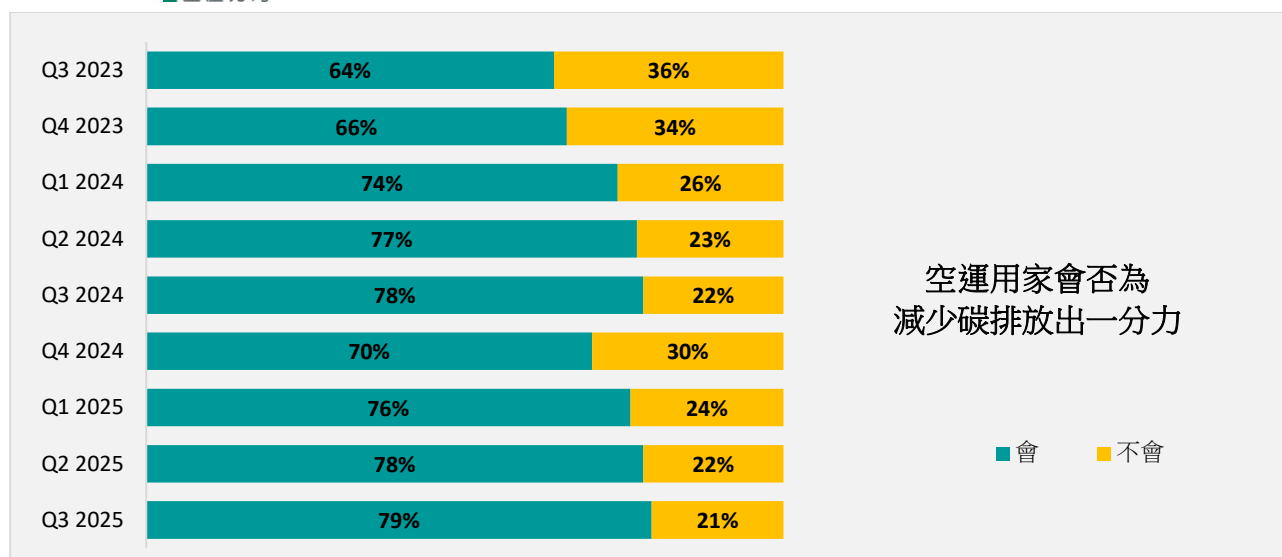
在已知的貿易政策變更當中，**32%**的空運用家表示不熟悉最新關稅及法規更新，表示需要對近期轉變有更清晰的資訊。此外，**26%**的空運用家對關稅計算缺乏認識，而 **25%**對關稅具體應用並不熟悉，包括生效日期、原產地定義及報關價值。清關程序亦是另一個關注點，有 **14%**受訪者表示不熟悉。

^應對全球貿易政策不斷改變的最具發展潛力替代市場



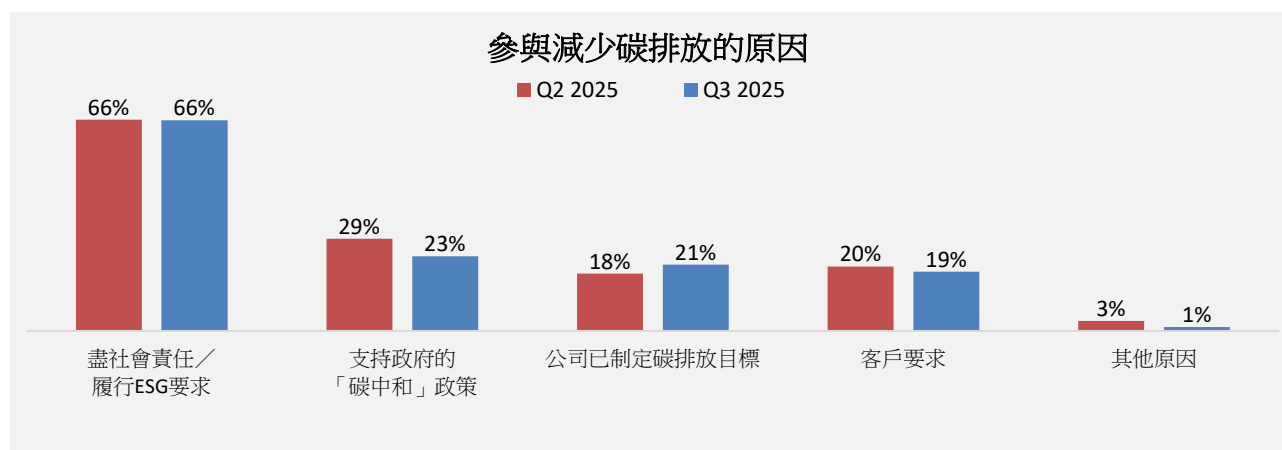
^ 基於所有回應

鑑於美國貿易政策變化不斷，東南亞成為最具發展潛力的市場，**26%**空運用家認為該市場最具發展潛力。其次為歐洲市場，**21%**的空運用家認為其市場有顯著機遇。另有 **20%**空運用家看好大中華區市場的發展前景，反映其持續的經濟影響力。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

於 2025 年第三季，表示願意參與減少碳排放的空運用家上升至顯著的 79%，反映出業界在環境責任方面的增長趨勢。過去兩年參與度的持續增長，突顯出空運用家對環境責任的態度轉變，表明其致力將可持續發展融入於日常運作中。

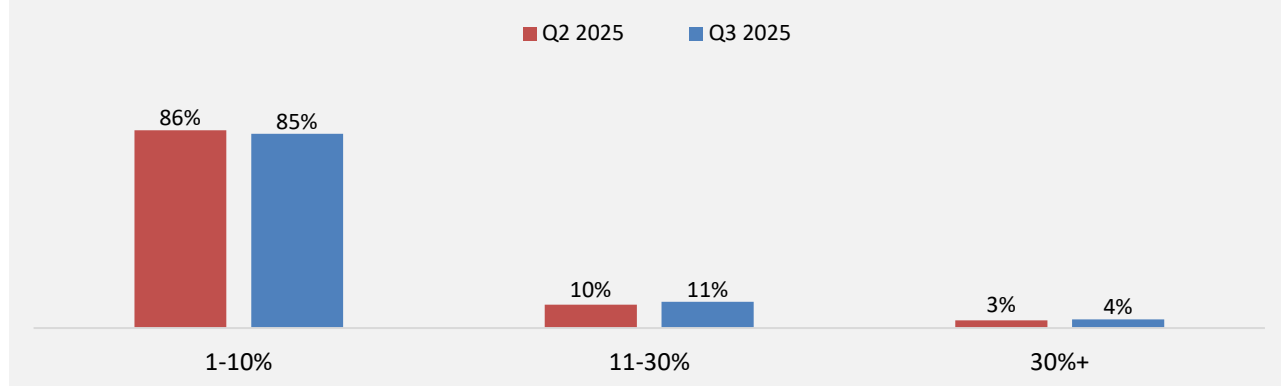


註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

在願意參與減少碳排放的受訪者當中，「盡社會責任／履行 ESG 要求」（66%）仍然是主要推動力。其次為「支持政府的『碳中和』政策」（23%）。另外，21%空運用家認為是透過「公司已制定碳排放目標」帶動。

願意額外投放用作減少碳排放的物流成本（百分比）

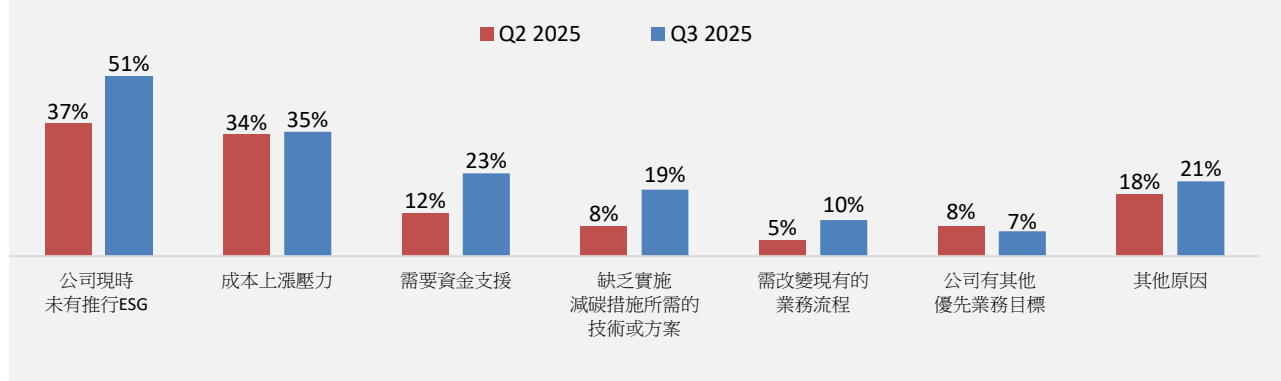


註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

與上一季持平，於願意額外投放物流成本的空運用家當中，**85%**願意額外投放最多 **10%**的物流成本作減少碳排放以達致目標。同時，**11%**受訪者願意額外投放最多 **30%**，而 **4%**願意額外投放 **30%**以上。

不會參與減少碳排放的原因

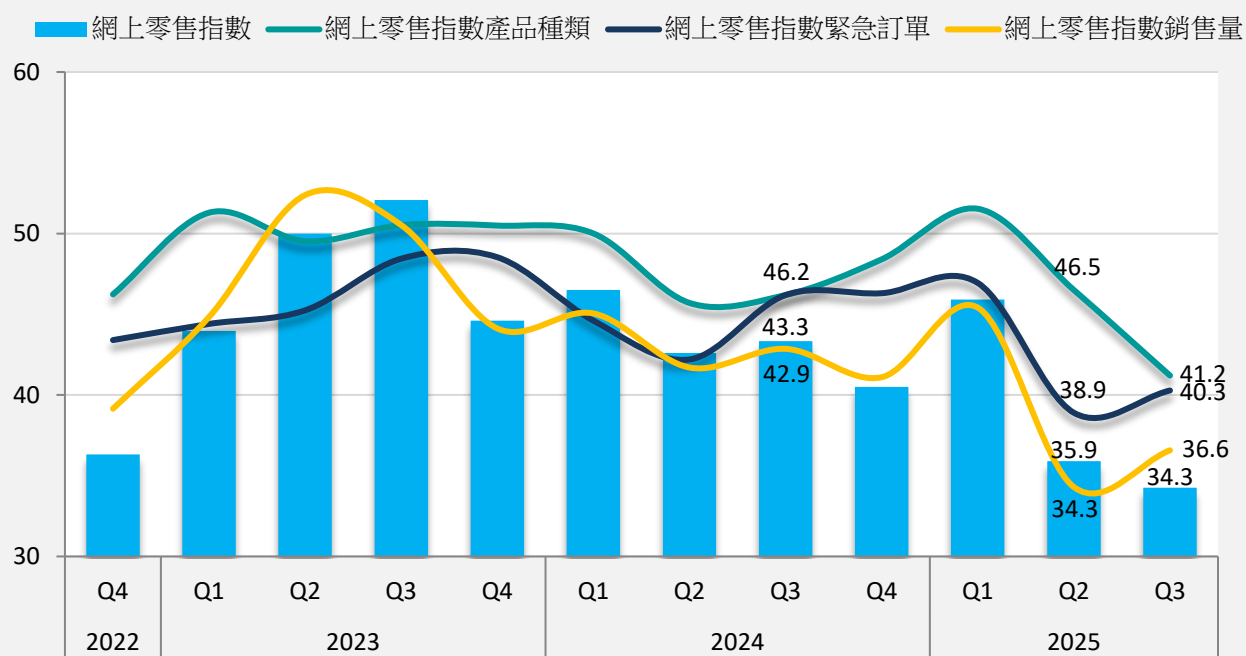


註：基於表示不願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

受訪者不會參與減少碳排放的主要原因為「公司現時未有推行 ESG」（**51%**），較上季上升 **14** 個百分點。其次原因為「成本上漲壓力」（**35%**）及「需要資金支援」（**23%**）。對於「其他原因」（**21%**），空運用家表示其公司缺乏清晰計劃或方向以減少碳排放，反映出缺乏策略性框架以確保可持續發展的行動項目。

^網上零售業務



^ 基於有網上零售業務的受訪者

2025 年第三季，網上零售業務指數稍為下跌 1.6 點至本季的 34.3 點。跌幅主要受產品種類的 5.3 點跌幅所致。儘管受到該項指數的負面影響，銷售量 (+2.2 點) 及緊急訂單 (+1.4 點) 在經歷上季大幅下跌後，於本季呈現增長。

關於香港生產力促進局

香港生產力促進局（生產力局）是於 1967 年成立的法定機構，致力以世界級的先進技術和創新服務，驅動香港企業提升卓越生產力。生產力局作為全國最具規模，以市場為導向的領先科技與綜合製造服務的國際新型研發機構，以創新科技推動香港及大灣區新型工業化，成就新質生產力發展，全面促進香港成為國際創新科技中心及智慧城市；並提供全方位的創新方案，以提升企業生產力和業務效率、減省營運成本，令企業在本地和海外市場中保持競爭優勢。生產力局積極與本地工商界及世界級研發機構合作，開發應用技術方案，為產業創優增值。透過產品創新和技術轉移，成功讓研發成果商品化，製造商機。多年來，生產力局的世界級研發成果獲得廣泛肯定，屢獲本地及海外獎項殊榮。

生產力局亦致力為中小企和初創企業提供即時和適切的支援，並提供各類未來技能發展課程，讓企業及學界掌握最新數碼及 STEM 技術，以加強人才培訓，提升香港競爭力。

如欲瞭解更多詳情，請瀏覽生產力局網頁：www.hkpc.org。

查詢

查詢有關本指數的詳情，請與生產力局聯絡，電話：(852) 2788 5306。

聲明

本報告包含調查所得的研究結果。對於因閱讀或使用本文資料而產生的任何損失、錯誤、延誤，或據此而採取的任何行動或非行動，生產力局概不負責。